



Ata da 2ª Audiência Pública Preliminar sobre o Plano de Trabalho para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade da Dersa, realizada em 15 de fevereiro de 2001, no Município de São Paulo.

Realizou-se no dia 15 de fevereiro de 2001, no Salão Social do Esporte Clube Banespa, localizado na Avenida Santo Amaro, 5355, São Paulo, a segunda Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade da Dersa. Dando início à audiência, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, anunciou que, em nome Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Ricardo Tripoli - que não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas vindas a todos que haviam comparecido e passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção de Recursos Naturais, Marcos Mattiusso, e o representante do Consema, escolhido entre os presentes, o conselheiro Antônio Carlos Gonçalves. Em seguida, depois de expor resumidamente as normas estabelecidas pela Del. Consema 50/92 para a condução de audiências públicas, convidou o representante do empreendedor, o Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitlin, a fazer sua exposição. Este, depois de prestar informações gerais sobre o projeto, sua importância para o Estado de São Paulo e o atual estágio em que se encontravam as obras do trecho oeste do Rodoanel, já licenciado pela Secretaria do Meio Ambiente, de esclarecer que esta audiência discutiria as informações sobre os demais trechos do empreendimento, embora se tratasse tão somente daquelas contidas no Plano de Trabalho, e que qualquer sugestão construtiva seria aceita, teceu os seguintes comentários: que a RMSP era composta de 39 municípios e possuía 17 milhões de habitantes e que, portanto, aproximadamente 10% da população do País se encontrava em uma região que constituía somente 0,1% da área total do Brasil; que a RMSP contribuía com 107 bilhões de dólares para o Produto Interno Bruto – PIB brasileiro, ou seja, 17% do total da produção do País; que o Rodoanel custaria 6 bilhões de dólares, dos quais metade estaria comprometida com a construção propriamente dita e a outra metade seria usada nas desapropriações, reassentamentos, implementação de projetos especiais e execução de obras complementares; que a obra estava sendo patrocinada basicamente pelo Governo do Estado de São Paulo e que funcionaria como um agente urbanizador, pois as Prefeituras dos Municípios pelos quais o empreendimento passaria, aproveitando-se de sua existência física, poderiam disciplinar o uso do solo; que o Rodoanel, além de ter uma faceta habitacional, uma vez que sua construção previa a implementação de programas de reassentamento e de urbanização de favelas, também contribuiria na área de saneamento, pois concorreria para a canalização de um córrego de 3 km em Carapicuíba, a construção de piscinões, melhorias para a região de Osasco e Carapicuíba que evitariam as enchentes e menos poluição atmosférica, em virtude da diminuição de congestionamentos e, conseqüentemente, menos emissão de poluentes; que a construção do Rodoanel previa, no trecho oeste, o Espaço Rodoanel, que contaria com uma programação intensa para receber as escolas da região que a obra atravessava, estimulando as crianças para produzirem peças teatrais mostrando os impactos que o empreendimento causaria em suas vidas; que o Rodoanel seria uma rodovia fechada, com acessos somente nas intersecções com as rodovias com as quais cruzaria e nos dezesseis trevos previstos nos 170 quilômetros de seu traçado; que o Rodoanel possuiria duas pistas, cada uma delas com quatro faixas de rolamento,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

exigiria pontes sobre o Rio Tietê para um melhor fluxo do tráfego e inclinação máxima de 4%, túneis na secção central, com 12 m de altura e 230 m² de secção transversal e alças de acesso; que o benefício econômico seria a redução do “Custo Brasil”, pois diminuiria o tempo que os caminhões de passagem levariam para atravessar a mancha urbana; que o Rodoanel teria o papel de atrair e viabilizar investimentos, pois o Grupo Gerdau, por exemplo, devido o avançado estágio de construção do trecho oeste, decidira instalar uma usina produtora de vergalhões para construção civil no Município de Araçariguama, gerando 1 mil empregos; que a obra reorganizaria o comércio atacadista, estimulando, inclusive, a remoção do Ceasa do atual local para a borda do Rodoanel, assim como a construção de terminais de transbordo ou intermodais por empreendedores privados; que, no trecho oeste, 1.840 famílias haviam sido cadastradas, das quais 1.300 reassentadas ou indenizadas; que estava em negociação com as Prefeituras do Grande ABC há algum tempo as solicitações dos Prefeitos e Câmaras Municipais. O representante da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Paulo Sérgio Rodriguez, da Protram Engenharia, ofereceu, entre outras, informações sobre as possíveis alternativas de traçado, as características ambientais da região, a fauna e a flora, os recursos hídricos, as estradas às quais esse empreendimento se interligaria, as melhorias que causaria no trânsito da RMS, no transporte de cargas e de passageiros e as características dos meios físico, biótico e antrópico. Manifestou-se, na condição de representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, Mauro Antonio Vitor, que teceu as seguintes considerações: que, de acordo com as informações oferecidas lhe parecia que o Governo já tomara a decisão irreversível de construir o Rodoanel e que nada poderia ser modificado, tratando-se de uma verdadeira obstinação do Governador do Estado em cumprir um calendário político determinado, desconsiderando a evidente fragilidade jurídica, institucional, técnico-legislativa, científica, técnica e tecnológica do empreendimento; que lamentava não ter sido trazido para a discussão sobre este empreendimento a visão holística das ciências ambientais, pois dados da Faculdade de Saúde pública apontavam que a vida da população de São Paulo havia sofrido a redução de três anos devido ao agravamento de problemas bronco-pulmonares, provocados pela emissão de poluentes dos veículos automotores e sofrido, ainda, a redução de cinco anos devido ao agravamento de problemas cardiovasculares causados pela poluição; que perguntava se a poluição que seria retirada do centro de São Paulo iria ser transferida para a Reserva de Biosfera, pois, de acordo com dados da Unesco, ela estaria absorvendo entre 50 e 60% do gás carbônico produzido na Grande São Paulo, e que as informações sobre o empreendimento precisavam ser mais bem examinadas antes de serem repassadas para a opinião pública; que, de acordo com a legislação federal, tanto o licenciamento ambiental como o EIA/RIMA precisavam se basear em um planejamento que incorporasse uma visão global, o que impediria que obras de grande impacto ambiental estivessem sendo feitas à revelia; que a propaganda do governo estadual para divulgação do Rodoanel consumiria milhões de reais e era desejável que a população tivesse também estes recursos para exercer o princípio do contraditório no mesmo nível, pois só assim seriam mostrados os aspectos positivos e negativos desse empreendimento e a população não seria enganada com a falsa promessa de que o Rodoanel solucionará todos os problemas de trânsito da região por ele abrangida; que um jornal local, vinculado à imprensa alternativa, publicou a matéria “Alice no país das maravilhas: uma cidade de mentirinha ou propaganda enganosa?” criticando o Rodoanel; que a cidade de São Paulo acabava de publicar o mapa de suas áreas verdes, que apontava que nos últimos dez anos 30% do verde de São Paulo, uma área equivalente a seis Ibirapueras havia sido dizimada; que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente publicou o mapa que mostrava a atual situação da



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Serra da Cantareira, com 142 novas ocupações, sendo que a mais próxima delas estaria há 1km do Palácio de Verão do Governador, e que nenhuma providência para solucionar este grave problema havia sido tomada; que o professor Celso do Amaral, da Faculdade de Saúde Pública, elaborara um parecer muito competente, e enviara à Secretaria dos Transportes, com uma visão bastante ácida e dura, cuja cópia solicitava. O conselheiro Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, teceu as seguintes observações: que considerava a matriz energética de transportes brasileira, baseada no transporte rodoviário, absolutamente equivocada e não-sustentável; que o ambientalista Mauro Vitor foi um dos responsáveis pelo tombamento, pela Unesco, da Reserva da Biosfera da cidade de São Paulo, motivo pelo qual suas intervenções deveriam ser efetivamente consideradas pelos empreendedores; que o plano de trabalho deveria ter apresentado a alternativa de traçado para o trecho norte e que, como isto não fora feito, devia ser em outra data; que apoiava a opção zero, ou seja, a não-construção do Rodoanel; que o EIA/RIMA deveria ter como subsídios os resultados da discussão sobre as diretrizes e propostas de traçado; a aprovação dessas diretrizes e propostas pelos Municípios envolvidos; os subsídios de um fórum metropolitano integrado Poder Público, pelas entidades representativas, ONGs e associações profissionais; o debate das diretrizes e das alternativas pela Comissão Especial do Consema cuja tarefa atual era acompanhar a construção do trecho oeste do Rodoanel; que deveria ser feita a simulação de modelos com dados que pudessem mostrar a ocorrência ou não de um processo de valorização ou de desvalorização imobiliária e as mudanças na qualidade do ar decorrentes da implantação do Rodoanel; que fossem atendidas as diretrizes dos comitês de bacias hidrográficas, considerando que a região seria a segunda do mundo em precariedade de recursos hídricos, e caracterizadas as unidades de conservação e preservação permanente, porque, mesmo defendendo a alternativa zero, acreditava que o EIA deveria contemplar estes itens com muita clareza; que, ao se projetar uma obra dessa magnitude, passando por áreas frágeis como a Serra da Cantareira e as Represas Billings e Guarapiranga, o aparato governamental deveria ter alguma segurança de que essas áreas estariam invulneráveis à especulação imobiliária, que se traduzia em novos assentamentos irregulares, ou seja, em sua ocupação; que, por oportunidade da revisão da Lei de Proteção dos Mananciais, o Estado havia prometido 85 fiscais, mas isto não havia-se concretizado e que, além disso, a Secretaria de Meio Ambiente não utilizava importantes mecanismos de gestão, e a inexistência desses instrumentos fazia com que lamentasse muito a saída de homens, como o coronel Petinato, do Comando da Polícia Florestal de São Paulo; que seria de suma importância que o Rodoanel contemplasse, com absoluta clareza, a proteção dos mananciais da RMSP, levando em conta que a cidade possuía uma característica geográfica peculiar e isso deveria ser respeitado. O Secretário Executivo do Consema e Coordenador dos trabalhos dessa audiência informou que, apesar de os representantes do Poder Legislativo normalmente fazerem uso da palavra no final da audiência, levando em conta o envolvimento do Deputado José Rezende com a região e o fato de haver surgido um problema de última hora que impossibilitava sua permanência na audiência, ele se manifestaria nesta oportunidade. O Deputado José Rezende teceu as seguintes considerações: que, como deputado e membro titular da Comissão de Meio Ambiente da Assembléia Legislativa e morador de Interlagos, bairro localizado próximo da bacia de captação das águas da Represa Guarapiranga, conhecia de perto as dificuldades oriundas da atual legislação de proteção aos mananciais, que, na realidade, propiciou, através da redução dos valores dessa área, a instalação de muitos loteamentos clandestinos, fazendo com que se tornasse alta a densidade demográfica dessa região; que inúmeras áreas verdes foram derrubadas e devastadas e que a fiscalização não vinha sendo eficiente para



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

contê-las, prejudicando a bacia de captação de águas das represas; que, embora o Rodoanel devesse causar impactos na região, este seria muito inferior àquele causado pelos loteamentos clandestinos; que parabenizava o atual governo pela construção do Rodonael e esperava que a obra tivesse sua continuidade e conclusão no próximo governo. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Ricardo Felipe Figueira, representante da Sociedade de Defesa e Aprimoramento do Meio Ambiente de Itapeverica da Serra, que fez os seguintes comentários: que o Rodoanel poderia trazer o alastramento da úlcera que vinha sendo causada na crosta terrestre e que, em contrapartida, o ecoanel manteria o cinturão verde existente; que, enquanto a propaganda sobre o Rodoanel falava em desenvolvimento e em políticas públicas, o ecoanel significaria sustentabilidade e formação de agentes eco-melhorantes; que, nos canteiros de obra do empreendimento, provavelmente seriam criados novos bairros, incentivando ocupações desordenadas, e que a mão-de-obra seria importada e temporária, além de ele provavelmente vir a ser privatizado no futuro, e que, em contrapartida, o ecoanel direcionar-se-ia para o ecoturismo, o agroturismo, com a produção de hortifrutigranjeiros. Celso Petrillo, representante da Ação Ecologia Alquimia, teceu os seguintes comentários: que Caucaia do Alto surgiu no cenário nacional nos anos 70/80 devido a luta do movimento ecológico da região contra a construção do aeroporto, e que lhe parecia que, neste momento, muitas pessoas que haviam-se afastado da luta ambiental estavam voltando a se tornarem ativas, como era o seu caso, sensibilizadas pelos impactos que poderiam ser gerados com a construção do Rodoanel; que se havia preparado para fazer uma intervenção específica sobre a Serra da Cantareira, mas que, devido a problemas técnicos, como igualmente já havia ocorrido na audiência de Guarulhos, o empreendedor não pôde apresentá-lo, e parecia ter sido muito “conveniente” esta falha ocorrida nessas duas audiências; que formalizaria um pedido para que se fizesse uma nova audiência em São Paulo e fossem apresentados os dados sobre o trecho norte, em respeito a toda comunidade envolvida; que defendia a mudança na matriz de transportes e que considerava que o futuro da humanidade teria melhor qualidade se os transportes fossem feitos por trilhos, e não por pneus; que lamentava que um projeto dessa dimensão não considerasse a ferrovia, demonstrando, assim, sua vocação de ser mais uma obra de engenharia que causaria grande impacto; que, em virtude de ainda não existir nenhuma proposta oficial para o traçado da região norte, fora inviabilizada a apresentação das sugestões para este trecho pela entidade que representava e que lhe parecia que todos faziam parte de uma encenação para justificar um projeto oficial. Gertrudes Hartman, representante da Associação Balneário Mar Paulista, teceu as seguintes considerações: que, como moradora da área de manancial e participante, há quase dez anos, da luta contra a degradação da Represa Billings conseguira interromper o bombeamento de esgotos para a represa; que há dois anos se começou a falar do Rodoanel na Câmara dos Vereadores, onde foi defendido o ponto de vista de não se construir, em áreas de preservação, acessos para esta rodovia, mas que infelizmente este ponto de vista não prevaleceu, o que a deixava assustada, principalmente ao ouvir um deputado declarar que havia chamado a Polícia Florestal e nada conseguira, o que a levava a imaginar que, se a comunidade precisasse pedir ajuda, igualmente não seria atendida; que deveria haver uma solução para se evitar o tráfego dos caminhões nessas áreas e que ainda tinha esperança de que esta obra fosse construída com sustentabilidade ambiental. Avelino Marques da Silva, representante do Ministério Público Federal, fez os seguintes comentários: que, em primeiro lugar, informava que representava a Procuradora da República do Estado de São Paulo, Maria Luísa Grabner, e, em segundo lugar, que estava tramitando um inquérito civil público na Procuradoria, que apurava denúncias de irregularidades ocorridas não apenas no EIA/RIMA desse empreendimento; que, além



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

da Procuradoria apresentar no momento adequado sugestões para esta obra, ela acompanharia todo o processo de licenciamento feito pela Secretaria de Meio Ambiente, e que, para tanto, fora constituída uma equipe multidisciplinar para analisar todas as questões técnicas envolvidas e que já estavam sendo agendadas vistorias não só no trecho oeste, como também ao longo de todo o traçado, e que, com a participação de representantes da Dersa e da Secretaria de Meio Ambiente, estas vistorias seriam feitas *in loco* e por meio de sobrevôos. Luiz Otávio Rosa, representante da Sociedade Interalpha, fez os seguintes comentários: que, como representante de uma comunidade formada por mais de um milhão de pessoas que seriam afetadas pelo trecho oeste do Rodoanel, estava surpreso por não terem sido abordados as questões ligadas ao pedágio, como, por exemplo, se seria ou não instalado e, caso fosse, quais os critérios que orientariam sua instalação, os quais deveriam ser esclarecidos e constar do próprio estudo, embora o Secretário de Transportes tenha afirmado que ele não seria instalado; que, desta forma, se futuramente for cobrado pedágio, estas licenças e este estudo ficarão invalidados e um outro deverá ser elaborado. Rubens Born, representante do Instituto Vitae Civilis, fez os seguintes comentários: que considerava um absurdo que a obra estivesse sendo analisada em partes, e não no seu todo, e que outro absurdo era a decisão antecipada de se realizar a obra, antes da conclusão do processo de licenciamento, e sem terem sido estudadas a fundo suas causas e seus possíveis desdobramentos; que a proposta do estudo era que o item 8 fosse um prognóstico de uma São Paulo falsa, maravilhosa, um verdadeiro paraíso; que, efetivamente, deveria ser mudada a matriz de transportes, para que em breve não se tornasse necessária a construção do Rodoanel 2, ligando, quem sabe, Curitiba até o Rio de Janeiro; que setenta anos depois de Washington Luiz ter proferido a sentença “governar é abrir estradas”, este lema estava sendo readaptado à máxima seguinte: “governar é privatizar estradas”, cometendo-se, assim, um enorme equívoco no que dizia respeito às políticas públicas, ao implantar aquelas que exigiam mitigação de prejuízos e impactos. Mauro Scarpinatti, representante do Espaço Formação Assessoria e Documentação, teceu as seguintes considerações: que se surpreendeu com a afirmação sobre a possibilidade de ser feita uma intersecção entre o Rodoanel e a Estrada de Parelheiros ou a Teotônio Vilela, pois, provavelmente, estas intersecções colocariam em risco o programa de recuperação da Represa Guarapiranga; que fosse instaurada uma CPI na Câmara Municipal de São Paulo para examinar o processo de ocupação desordenada desta cidade. Léa Correia Pinto, representante do Instituto Terrae, de Miracatu, teceu os seguintes comentários: que defendia uma mudança brutal na mentalidade rodoviária que prevalecia no País, admitindo-se alguma criatividade na matriz de transportes para se evitarem as violências como as que vinham se sucedendo a cada minuto contra as áreas de preservação, principalmente aquelas existentes em áreas de mananciais, que eram um verdadeiro patrimônio não só da humanidade, mas também de cada um dos habitantes da cidade; que a principal luta de sua entidade era salvar a Bacia do Caçador, que abastecia a RMSP através da Bacia do São Lourençinho; que, apesar de o Rodoanel utilizar técnicas modais modernas de transporte, como era o caso do Grande Túnel da Cantareira, defendia a transposição através de modais coletivos de transporte mais adequados. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Alberto Vieira de Souza fez as seguintes colocações: que estavam sendo realizados estudos técnicos intersecretarias no âmbito da Prefeitura, envolvendo as Secretarias de Vias Públicas, do Verde e do Meio Ambiente, dos Transportes e de Planejamento, e que, de acordo com estes estudos, o volume do tráfego de veículos de carga de interesse dentro da cidade de São Paulo girava entre 50 e 60% do volume total de caminhões que o Rodoanel tentaria atingir e, nessa medida, os números apresentados pela Dersa não eram tão mágicos assim como se anunciava; que



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

havia sido solicitada à Dersa a adoção de outras alternativas para o Município, como, por exemplo, melhorias das vias já existentes, instalação de outras ligações, além de discutir com a Prefeitura de São Paulo o uso e a ocupação do solo. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em nome próprio. Marília Rondani fez os seguintes comentários: que ratificava o ponto de vista do conselheiro Carlos Bocuhy quanto à importância da análise da hipótese zero, quanto ao respeito à Carta Magna e a toda legislação do País, inclusive aos tratados internacionais acordados pelo Governo Brasileiro e, no âmbito estadual, pelo Governo Mário Covas, e quanto ao tombamento da Reserva da Biosfera; que a sociedade civil exigia que tudo fosse bem-documentado, tendo inclusive sido feita uma denúncia a ONU sobre as vítimas da área lindeira do Rodoanel, que totalizavam mais de 100 mil pessoas, cujos direitos foram gravemente afetados; que conclamava o Ministério Público a embargar o empreendimento, em decorrência da violação dos direitos humanos e, também, da ampla degradação acontecida no trecho oeste. Avelis Tisovek teceu as seguintes observações: que, como arquiteta da Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo e especialista na área de produtos perigosos, propunha que o item sub-atividade 24, sobre eventos acidentais, à página 45, tivesse como premissa da análise de risco o chamado “risco zero”, a partir do qual se elaborasse o plano de atendimento a emergências relacionado ao transporte de produtos perigosos; que seriam fundamentais, no mínimo, duas bases de atendimento a emergências que desse suporte à operação da rodovia, com a amplitude de atendimento médio de aproximadamente 40 km. Gina Rizpah Bezen fez as seguintes considerações: que, como diretora de controle da Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo, fora consultada sobre a conexão com a Avenida Teotônio Vilela e seu ponto de vista era que o estudo contemplasse as duas alternativas, ou seja, a implantação e a não-implantação do Rodoanel, subsidiando a Prefeitura para uma tomada de decisão mais consciente. Maria Lúcia Belenzani teceu os seguintes comentários: que, como integrante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, Divisão de Planejamento Ambiental, lhe preocupava o fato de o Rodoanel estimular a ocupação desordenada ao longo de seu trajeto e que deveriam ser encontrados meios de se evitar tal indução; que as medidas mitigadoras e compensatórias deveriam contemplar as áreas de pesquisa localizadas na Estrada do Jaceguava e no Bororé. Marilene Mantovani, Secretária de Planejamento e Meio Ambiente de Embu, fez as seguintes considerações: que o empreendimento significava mais um impacto no Município do Embu, que já vinha sofrendo drasticamente nos últimos anos com o crescimento desordenado de São Paulo; que, por este motivo, solicitava que fosse realizado um estudo mais apurado sobre o uso do solo e o impacto que seria causado pelo Rodoanel, considerando-se a importância daquela região para a preservação dos mananciais, e fosse dada a devida atenção à várzea do Embu-Mirim e seu respectivo Parque. Maria Tereza Grillo fez os seguintes comentários: que a Secretaria de Planejamento do Município de São Paulo, da qual fazia parte, tinha sido surpreendida com a abertura da licitação do trecho sul sem que a Prefeitura desse Município tivesse se posicionado oficialmente em relação ao empreendimento; que era impossível licitar-se um projeto, se não se sabia ao certo por onde ele passaria; que também havia-lhe causado espanto o fato de não estar sendo discutido o trecho norte; que sugeria que fosse incluído o estudo de medidas mitigadoras para os impactos do Rodoanel na Avenida Raimundo Pereira Magalhães, que não foram suficientemente estudados no trecho oeste. Ricardo Oliveira teceu as seguintes observações: que também fazia parte da Secretaria do Verde e Meio Ambiente e que, com relação aos procedimentos técnico-metodológicos propostos pelo Plano de Trabalho, realizou diversos estudos para sua tese de mestrado que ratificavam as fragilidades da metodologia adotada, na medida em que dificultava a identificação dos impactos indiretos e cumulativos, motivo por que propôs o seu aprimoramento



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

quando da realização do futuro Estudo de Impacto Ambiental. Sânia Cristina Dias fez os seguintes comentários: que, como funcionária da Emplasa, notava com satisfação a participação dos representantes da Prefeitura do Município de São Paulo, trazendo sugestões construtivas para aprimorar o projeto e contribuindo para que, efetivamente, se irmanassem Estado e Prefeitura na busca de melhores soluções para o trânsito e o transporte da RMSP, e que toda sugestão contribuiria para o aperfeiçoamento do empreendimento; que se havia deixado de discutir mais detalhadamente o trecho norte, mas que a proposta de executá-lo em túneis e viadutos poderia ser uma estratégia que inibiria a ocupação desordenada no entorno. Ivens de Freitas teceu as seguintes considerações: que, trabalhando há mais de quinze anos na Dersa, acompanhou desde o início todo o projeto, tendo participado de inúmeras reuniões e audiências sobre o assunto; que considerava fundamental fosse manifestada a contrariedade em relação a alguns aspectos, mas que fossem também apresentadas alternativas concretas de traçado, e que, até mesmo os que defendiam a alternativa zero, procurassem também apontar caminhos que favorecessem a qualidade de vida e a proteção ambiental das reservas; que o Governo do Estado subscrevia que o Rodoanel obedeceria os contornos da Reserva da Biosfera. O Secretário Executivo de Consema e coordenador dos trabalhos, declarou que, considerando as razões apresentadas pelo Vereador Nabil Bonduque, concedia-lhe a palavra antes do momento em que se manifestam os parlamentares. Este Vereador fez os seguintes comentários: que, como único parlamentar da Câmara de São Paulo presente nesta audiência, sugeria fosse realizado um debate sobre o Rodoanel também na Câmara de Vereadores de São Paulo, dada a importância deste empreendimento para a cidade e a região e a necessidade de o projeto ser debatido com maior profundidade com os Municípios envolvidos, com as Câmaras de Vereadores, as entidades e as comunidades; que, como arquiteto e historiador, lembrava que Prestes Maia nos anos 30 desenvolveu o plano de avenidas e o projeto de um anel periférico, as atuais marginais, que se assemelhava ao Rodoanel, envolvendo a maior parte da área urbanizada da cidade; que, embora o trecho oeste já fosse uma realidade, os outros trechos precisavam ser mais bem-discutidos, devendo inclusive se considerar a opção de não construí-los e de se empregarem os recursos financeiros previstos em outras alternativas como o metrô, conferindo prioridade ao transporte público, no lugar do transporte de carga; que o empreendimento traria um impacto violento do ponto de vista da urbanização das áreas em volta do seu traçado, especialmente nos entroncamentos, e que, depois de construído, ninguém garantiria que novos acessos não viessem a ser construídos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Consema. O conselheiro José Carlos Isnard teceu as seguintes considerações: que há alguns anos em conversa com Mauro Vitor sobre a preservação da Serra da Cantareira havia colocado a idéia do Rodoanel, uma hipótese remota devido à inexistência, na ocasião, de um projeto; que, desde aquela época, acreditava que todos os grandes conglomerados urbanos deveriam contar com um Rodoanel, só que o Rodoanel que havia imaginado não era este que estava sendo proposto, pois deveria ser construído bem mais longe, interligando estrada com estrada, sem cruzar as áreas urbanas e as áreas de preservação, passando até mesmo distante da Serra da Cantareira; que o trecho oeste iria desembocar na Estrada Velha de Jundiáí, devendo gerar um enorme adensamento na região, pois, em decorrência da facilidade de acesso, atrairia indústrias, transportadoras e a população, e, dada a ausência de infra-estrutura, geraria um verdadeiro caos; que, para evitar que isso ocorresse nos demais trechos a serem licenciados, os aspectos relacionados aos acessos deveriam ser detalhadamente analisados, como os entroncamentos e a possível contaminação dos mananciais; que, se essa discussão não ocorresse, seria mais fácil bombear água do Ribeira do Iguape e não se destinarem verdadeiras fortunas para a manutenção dos atuais mananciais que



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

abasteciam a RMSF. Passou-se à etapa das réplicas. O Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zetlin, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que as sugestões apresentadas haviam sido bastante construtivas e enriqueceriam substancialmente o projeto; que o problema ocorrido com o equipamento durante a apresentação do trecho norte seria sanado e que o projeto completo seria apresentando durante a audiência subsequente, que ocorreria em São Bernardo do Campo, mas que aqueles que não pudessem comparecer a essa reunião e estivessem realmente interessados em conhecer as alternativas de traçado, elas estavam disponíveis, para consulta, na Dersa; que, quanto ao pedágio, até o momento não existia nenhuma intenção de instalá-lo no Rodoanel, devido a vontade do Governo de induzir o seu uso; que, embora tivesse sido repetidamente levantada a questão do transporte sobre trilhos, lembrava que essa audiência era somente sobre Plano de Trabalho do Rodoanel, e que não havia tempo suficiente para aprofundar essa discussão, mas que lembrava que os planos do Estado eram aumentar, de 5 para 32%, no prazo de 20 anos, a participação da ferrovia na matriz de transporte do Estado de São Paulo; que vinham sendo realizadas reuniões periódicas com o grupo intergovernamental criado quando foi assinado o primeiro protocolo de intenções, incluindo agentes do Governo Federal, do Estado de São Paulo e da Prefeitura do Município de São Paulo, mas que, infelizmente, o ex-Secretário Hanashiro e o ex-Prefeito decidiram não mais comparecer, mas que esperava que a nova Administração Municipal viesse a participar efetivamente desse grupo, o qual se reuniria em breve e, para cuja reunião, os representantes dessas três instâncias do Estado seriam convidados; que existia um subgrupo que discutia questões ligadas à redução de acidentes com cargas perigosas, o qual era formado por representantes do Inmetro, da Defesa Civil, do Corpo de Bombeiros, da Polícia Rodoviária e do Sindicato dos Transportadores de Cargas Perigosas e que todas as sugestões oferecidas com relação a cargas perigosas seriam apresentadas a esse grupo. O representante da equipe consultora responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Paulo Sérgio Rodrigues, prestou os seguintes esclarecimentos: que, de acordo com as diretrizes do Rodoanel, os acessos deveriam interligar as dez rodovias que integravam a RMSF, e que o potencial de indução de alguns acessos, como o de Parelheiros, seria devidamente analisado; que a opção zero seria considerada no prognóstico, pois este incluía as duas opções, contemplando a realização e a não-realização do empreendimento, e que era fundamental a integração do Rodoanel com todo o sistema de transportes, mas que obviamente o metrô e os transportes coletivos não constituíam alternativas para o Rodoanel, já que se tratava de um sistema de transporte de carga e não de passageiros; que a criação de fóruns metropolitanos seria sempre oportuna e que os Comitês de Bacia seriam devidamente ouvidos; que seriam tomados os cuidados necessários para o transporte dos produtos perigosos, principalmente no percurso do Rodoanel nas proximidades de mananciais. Manifestou-se Mauro Antonio Vitor, que teceu as seguintes considerações: que, por um lado, louvava o espírito democrático com que o Secretário dos Transportes vinha conduzindo as audiências públicas, mas, por outro, discordava do Governador do Estado, uma vez que seu propósito de construir esta obra em seu mandato não lhe dava autoridade para atropelar a legislação vigente; que lamentava muito o fato de o Governo promover uma propaganda caríssima e falsa sobre esse empreendimento e que o valor que estava sendo despendido deveria ser publicado, e que, em represália ao jornal “Tribuna Paulista”, por ter publicado uma manchete na primeira página de uma de suas edições afirmando que o dinheiro do Rodoanel estava sendo questionado pelo governo japonês, baseando-se nas informações divulgadas sobre as dificuldades que o Governo do Estado vinha encontrando para levantar empréstimo com uma agência financeira desse País para construção da obra, o Palácio dos Bandeirantes, no dia seguinte, ameaçou a direção do jornal com corte de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

verbas; que, se o processo de implantação dessa obra fosse realmente democrático na sua essência, atitudes como esta não poderiam se repetir; que, quanto à afirmação feita de que os ambientalistas não apresentaram propostas de alternativas de traçado, havia participado de encontros realizados na OAB de São Paulo e na Faculdade de Geografia da USP que debateram, com grande profundidade, a alternativa zero, e das quais nenhum representante da Dersa participou; que questionava o porquê da realização das audiências públicas se a decisão de construir essa obra já havia sido tomada; que, embora não fosse jurista, considerava a audiência nula de pleno direito, pois estavam sendo adotados dois tratamentos e duas medidas. Carlos Bocuhy teceu os seguintes comentários: que criticava a audiência pública sobre o sistema de flotação do Rio Pinheiros, considerando-a um verdadeiro retrocesso e que, por outro lado, parabenizava o Secretário Michael Zeitlin pelo espírito democrático demonstrado nas audiências de Guarulhos e nessa que ora se realizava; que seu ponto de vista era que o projeto deveria ter sido discutido como um todo desde o início; que, infelizmente, o sistema de meio ambiente do Estado de São Paulo vinha sofrendo um processo de desmonte que atingia o seu todo, ou seja, a Cetesb, o DEPRN, o DAIA, a Polícia Florestal, enfim todo o aparato governamental de proteção ao meio ambiente; que esta realidade se estendia a todo País e a única arma disponível para conter esse processo de desmonte era a ação do Ministério Público, que muitas vezes se via também amordaçado; que, em contrapartida, o movimento ambientalista encontrava-se bastante articulado, envolvendo diversos setores da sociedade que endossavam suas lutas; que solicitava que a Secretaria dos Transportes apresentasse ao Consema seu plano de alterações na matriz dos transportes, o qual lhe parecia que conferiria sustentabilidade para o sistema de transportes do Estado de São Paulo e que poderia constituir um modelo para o Brasil. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar ao conselheiro Carlos Bocuhy que a proposta que fizera de que a Comissão Especial do Consema que acompanhava a implantação do trecho oeste do Rodoanel, já licenciado, analisasse também, nesta fase, as alternativas propostas para os outros trechos implicaria mudar as regras vigentes para a tramitação dos processos na SMA e no Consema, mas que, de qualquer forma, essa mudança poderia ser apresentada ao Plenário do Consema, declarou que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, e que as pessoas que, eventualmente, quisessem ainda oferecer qualquer contribuição, poderiam enviá-la no prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data da 3ª audiência, à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou de seu protocolo neste setor. Declarou, por fim, que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Ricardo Tripoli, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-ARP